Campus de l'Université de Montréal
C.P. 6128, succursale Centre-ville
Montréal QC H3C 3J7 Canada

Telephone (514) 343 7525
Telecopieur (514) 343 7121

crt@crt.umontreal.ca
www.crt.umontreal.ca

CRT-2001-43

Centre de recherche sur les transports (C.R.T.)
Centre for Research on Transportation

L'IMPACT DES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN CHINE

par

Mélanie Robertson
Claude Comtois
Brian Slack

Octobre 2001

103-03075/

PUBLICATION
CRT-2001-43

L'IMPACT DES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN CHINE*

par

Mélanie Robertson[1]
Claude Comtois[1]
Brian Slack[2]

* Cette recherche a été rendue possible grâce en partie au Fonds pour la Formation de Chercheurs et l'Aide à la Recherche (FCAR) et à l'Agence canadienne de développement international (ACDI).

[1] Centre de recherche sur les transports et Département de géographie, Université de Montréal, C.P. 6128, succursale Centre-ville, Montréal, Canada H3C 3J7 (melanie.robertson@umontreal.ca, claude.comtois@umontreal.ca)

[2] Centre de recherche sur les transports et Department of Geography, Concordia University, 1455 De Maisonneuve W., Montréal, Canada H3G 1M8 (slack@vax2.concordia.ca)

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada, 2001

L'impact des investissements étrangers dans le secteur des transports en Chine

RÉSUMÉ

Cette étude met en lumière l'implication étrangère pour les différents modes de transport en Chine. Premièrement, nous avons établi un portrait géographique du système des transports en Chine et le contexte de l'implication étrangère afin de refléter l'état du réseau. Deuxièmement, pour chaque mode, nous avons analysé l'ampleur, la provenance et l'orientation des investissements étrangers pour la période 1980-1998. Ceci permet de comprendre les impacts des investissements étrangers sur l'architecture des réseaux nationaux. Les résultats indiquent que les capitaux étrangers jouent un rôle sur la distribution des emplois par le développement d'une industrie locale et contribuent au commerce extérieur par un accroissement des flux internationaux. Mais l'impact le plus important est leur contribution à accentuer les disparités régionales par les choix de localisation des projets d'infrastructures.

Mots Clés : Chine, Transport, investissements

The impact of foreign investments in the transport sector in China

ABSTRACT

This study highlights foreign implications for different modes of transport in China. First, we establish a geographical portrait of transportation systems in China and a framework for foreign involvements with a view to reflect network conditions. Secondly, for each mode we analyse the magnitude, the origin and the destination of foreign investments for the period 1980-1998. This permits to understand the impacts of foreign investments on network architecture. Results indicate that the presence of foreign capitals play a role in the distribution of employment through the development of local industries and contribute to external trade through increase in international freight traffic. But, the most important impact is the role of foreign investments in increasing regional disparities through the location of infrastructure projects.

Key-words : China, transport, investments

L'IMPACT DES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN CHINE

1. INTRODUCTION

Depuis le début des réformes économiques chinoises en 1978, on peut observer le développement rapide de l'économie et l'amélioration du niveau de vie qui ont généré une grande demande pour de nouvelles infrastructures de transport de passagers et de marchandises.

La Chine connaît une croissance économique accélérée qui engendre un accroissement du nombre de déplacements de personnes et également une forte demande pour les ressources primaires, alors que les infrastructures sont insuffisantes. Cette croissance concerne une population de 1,2 milliard d'habitants au niveau de vie encore faible, ce qui donne la mesure du potentiel de développement. Les déficiences reliées au transport et à la manutention des marchandises sont de sérieuses contraintes à la mise en marché et à la distribution des produits primaires. De plus, l'incapacité à déplacer rapidement les personnes et la marchandise entrave parfois le développement des aires de marché. Pour répondre à la demande et combler ces lacunes, la Chine doit donc investir beaucoup et rapidement, principalement dans la construction d'infrastructures de transport. Les besoins en connaissances techniques de même qu'en gestion sont en effet immenses. Les tendances générales liées au développement du système de transport sont extrêmement complexes et dépendent d'un grand nombre de facteurs tels que les changements dans les méthodes de production et de gestion, et également les influences externes telles que la mondialisation des échanges.

Comme la plupart des pays en voie de développement, la Chine a investi dans les infrastructures de transport, mais l'insuffisance des infrastructures reliées au transport affecte la qualité de vie dans plusieurs villes et cause d'énormes pertes économiques. Il n'est plus possible de compter uniquement sur les ressources du secteur public pour supporter le programme de modernisation des infrastructures.

L'introduction de nouveaux procédés industriels et d'investissements étrangers, par le choix des localisations ou de méthodes de gestion, influence le développement de la Chine. Comment la Chine réagit-elle à une présence accrue d'investissements étrangers? Qui sont les investisseurs? D'où proviennent-ils? Combien et où investissent-ils? Quel est le choix de la localisation spatiale des investissements? Quels en sont les impacts?

Une revue de la littérature démontre que la recherche sur les investissements dans le domaine des transports en Chine comporte essentiellement une dimension économique, soit la rentabilité des investissements étrangers en terme de coûts. Cependant, un aspect demeure négligé: celui de la dimension spatiale des investissements étrangers. Abondamment traité dans les pays industrialisés, ce volet n'a été abordé que partiellement dans le cas des pays en voie de développement. Ceci est notamment le cas de la Chine. En effet, la littérature n'inclut pas d'ouvrages critiques ni

d'évaluation des projets d'investissements étrangers dans le domaine des transports. La présente recherche vise à combler cette lacune. Nous proposons d'étudier les investissements étrangers dans le domaine des transports qui ont eu lieu en République Populaire de Chine de 1980 à 1998.

Pour répondre à ces questions, la démarche méthodologique comporte trois volets. Premièrement, un portrait géographique du système des transports en Chine est présenté afin de refléter l'état du réseau. Deuxièmement, le rôle de la Banque Mondiale est évalué dans le but de comprendre les éléments qui ont présidés à la venue d'investissements étrangers. Troisièmement, une analyse de l'ampleur, la provenance et l'orientation des investissements étrangers pour chaque mode de transport pour la période 1980-1998 a été effectuée. Les données colligées sur la localisation des investissements étrangers par mode de transport furent cartographiées à l'aide du logiciel *Map Info Professionnel*. L'ensemble de cette démarche permet de comprendre les impacts des investissements étrangers sur l'architecture des réseaux nationaux.

La banque de données sur laquelle repose la présente étude a été constituée à partir des renseignements extraits d'articles dans le *Beijing Information* et le *China Business Review*. Celle-ci fut compilée à l'aide des ressources documentaires disponibles dans les différentes bibliothèques de l'Université de Montréal (i.e. Centre de Recherche sur les Transports, Centre d'Étude de l'Asie de l'Est, département de Géographie). Plusieurs informations ont aussi été regroupées à partir du CD-ROM ProQuest de la bibliothèque de l'école des Hautes Études Commerciales. De plus, les données ont été compilées à partir des annuaires statistiques *Statistical Yearbook* et des almanachs du ministère des Relations économiques et du Commerce Extérieur de Chine (1980-1998) disponibles à l'Université McGill. Une littérature relativement abondante concernant le transport routier en Chine a également été recueillie aux ministères des Transports du Québec et du Canada. Aussi, cette recherche a bénéficié de la documentation disponible à la bibliothèque des Sciences Sociales de l'Université de Montréal sur les réformes économiques, les politiques chinoises et sur les zones économiques spéciales. Finalement, une revue de presse du *China Daily* complète la littérature. Cette dernière a été utile, entre autres, pour identifier les appels d'offres internationaux des projets d'infrastructures de transport en Chine. Les données recueillies en français, anglais et mandarin furent regroupées selon la localisation, la provenance et le coût (Annexes 1-4).

Les investissements étrangers ont un effet réel sur les économies nationales (Dees, 1998). Bien qu'il soit difficile d'en mesurer les conséquences exactes, il importe d'en comprendre la nature. L'étude des investissements étrangers, par mode de transport, sous l'angle de la répartition spatiale permet d'en saisir la portée. Ainsi, il est possible de dessiner l'armature spatiale des investissements dans le secteur des transports au niveau national (Annexe 5-8).

2. LE SYSTÈME DE TRANSPORT CHINOIS: PORTRAIT GÉOGRAPHIQUE

Les tendances générales dans le développement des transports en Chine sont extrêmement complexes et dépendent d'un grand nombre de facteurs tels que les changements dans la production, la réforme des méthodes de gestion, le recours au financement extérieur et également des influences externes telles que la mondialisation du commerce et l'arrivé des investissements étrangers. Malgré cette apparente complexité, il est toutefois possible de dégager un certain nombre d'éléments centraux dessinant le portrait géographique des transports domestiques.

2.1 La Chine septentrionale

Le Nord de la Chine est la région la mieux structurée. Quatre réseaux importants forment la structure de cette région. Le premier est localisé dans les provinces de Heilongjiang, Jilin et Liaoning. Il a été conçu en fonction de la distribution des activités humaines et industrielles. La Chine a hérité des axes Irkoutsk-Qigihar-Harbin-Vladivostok, du port de Lüshun et du réseau ferroviaire correspondant aux zones agricoles et minières suite à la période de l'occupation Russe et Japonaise. Depuis 1949, ces réseaux ont été consolidés par les efforts du gouvernement chinois, entre autres, avec le prolongement du système ferroviaire vers le Nord-Est; avec la construction de la voie ferrée et du pipeline reliant la ville de Daqing à Beijing et de Daqing à Dalian suivant la découverte de champs pétroliers. Par la suite, plusieurs infrastructures routières furent mises sur pied, tel que la voie rapide entre Shenyang et Dalian et l'axe longeant le Heilongjiang. De plus, l'amélioration des relations avec la Russie a permis le développement portuaire au Nord de la voie d'eau du Heilongjiang. Ainsi, cette partie de la Chine comprend un quadrillage dense et complexe organisé autour d'un axe Nord-Sud de Harbin à Dalian incluant un centre majeur à Shenyang. Ce système unit un maillage important associant routes, chemins de fer, ports maritimes et oléoducs (Larivière et Sigwalt 1996, Vigarié 1992, Gentelle 1994).

Plus au Sud, un second réseau important se concentre autour de Beijing. Bien que l'architecture du réseau ferroviaire et que les voies rapides contribuent à renforcer l'importance du rôle de la capitale, l'axe fluvial Da Yun He et le Huang He ne correspondent plus aux exigences de l'émergence du transport moderne. Ils représentent plutôt un obstacle au développement des liens Nord-Sud du pays. Le troisième réseau important se compose de quatre lignes ferroviaires Est-Ouest qui proviennent des mines de charbon des provinces du Shanxi, Shaanxi, Ningxia et du Nei Mongol en destination des principaux ports de charbon de la côte à Qinhuangdao, Qingdao, Rizhao dans la province de Shandong et le port de Lianyungang dans la province du Jiangsu. Ces derniers assurent aussi la pénétration de la marchandise vers l'intérieur des terres. Le quatrième réseau relie Lianyungang, Zhengzhou, Baoji et Lanzhou. Les axes de circulation sont donc d'orientation Nord-Sud ou Est-Ouest depuis la capitale. Les réseaux de chacune des villes servent aussi d'entrée principale pour la marchandise se dirigeant vers la côte, l'Est, le Centre et l'Ouest de la Chine (Larivière et Sigwalt 1996, Vigarié 1992, Gentelle 1994). Finalement, un des projets clé en matière d'investissements étrangers pour la prochaine décennie dans cette région est la construction d'un centre de transit majeur à Tianjin pour l'exportation du charbon.

2.2 Le delta du Changjiang

L'architecture du réseau du Delta de Changjiang forme une étendue de 3 000 km^2 à l'intérieur du continent. Étant le principal pôle qui traverse le cœur de la Chine, le Delta du Changjiang est un réseau hautement complexe composé de plusieurs modes où les transports fluvial, terrestre et aérien jouent un rôle primordial pour la distribution du fret et le transport des passagers en Chine. L'organisation de l'espace du delta se dessine par cinq réseaux majeurs. Premièrement, cinq lignes ferroviaires importantes, soit Shanghai-Nanjing, Shanghai-Hangzhou, Hangzhou-Ningbo, Hangzhou-Yingtan et Nanjing-Tongling. En deuxième lieu, nous retrouvons plus de dix mille canaux naturels ou construits et quelques centaines de quais soutenant le transport fluvial. De plus, il y a sept villes équipées d'infrastructures aéroportuaires (Shanghai, Nanjing, Hangzhou, Ningbo, Wuxi, Changzhou et Nantong) et l'autoroute reliant Shanghai-Hangzhou-Ningbo. Finalement, pour le transport de pétrole, un pipeline a été aménagé entre Shanghai et Nanjing.

Le delta est aussi composé de quatre autres centres de transit importants, soit: Shanghai, Wuxi, Nanjing et Wuhan. Tout d'abord, Shanghai est la principale plate-forme permettant le transfert de charbon et du pétrole entre le Nord et le Sud de la Chine. De plus, c'est une liaison importante entre le transport fluvial et l'océan. La ville de Wuxi représente la principale interface entre le transport ferroviaire et le Da Yun He. Quant à Nanjing, c'est le terminus d'où le pipeline reliant Shandong et Jiangsu aboutit et représente aussi un centre intermodal entre la voie maritime et le transport ferroviaire le long du Changjiang. Finalement, Wuhan est le point de transit pour les navires de plus de 15 000 tonnes naviguant le long du Changjiang et pour les bateaux de 5 000 tonnes atteignant Chongqing au Sichuan et le centre de triage pour la ligne ferroviaire Beijing-Kowloon.

La navigation sur le fleuve et ses affluents demeure en dessous de ses capacités. De plus, on note qu'à l'amont le désenclavement ferroviaire se trace selon une jonction à partir de Chengdu allant vers le Nord ou le Sud. Selon le VII^{e} Plan Quinquennal, un des projets clés est la constitution d'un axe puissant sur le Changjiang afin d'en faire un des pivots importants susceptibles d'assurer l'expansion progressive de l'économie chinoise d'Est en Ouest. Toutefois, ce projet demeure encore dans le domaine des intentions puisque aucun investissement significatif n'est relaté (Larivière et Sigwalt 1996, Vigarié 1992, Gentelle 1994).

2.3 La Chine méridionale

Le Sud de la Chine se distingue par sa double architecture, c'est-à-dire le Delta de Zhujiang et ses régions périphériques. Le Delta de Zhujiang est caractérisé par la présence de Hong Kong, ville aéroportuaire internationale. Depuis 1980, Hong Kong s'est associée avec des partenaires étrangers afin d'améliorer la capacité de ses réseaux, tant aéroportuaires que terrestres, par le prolongement de ceux-ci ou la construction de nouvelles infrastructures pour faciliter l'acheminement des conteneurs. Plusieurs lignes ferroviaires émergent afin de consolider le réseau Nord-Sud. De plus, de nombreuses

autoroutes à voies rapides Est-Ouest et Nord-Sud traversent le delta. Aussi, nous constatons que quelques quais en eau profonde ont été construits et on remarque l'expansion des services reliés aux infrastructures de l'aéroport. De nombreux efforts ont été consentis dans le but d'intégrer le Delta de Zhujiang à un transport combiné.

Le reste du Sud est formé par un réseau discontinué et enclavé au maillage lâche handicapé par le relief. De plus, les lignes de grandes distances n'ont pas une vocation régionale (Liuzhou-Guiyang, Shanghai-Kunming, Chengdu-Kunming, Liuzhou-Zhuzhou), tandis que les liaisons entre la côte et l'intérieur sont mal assurées puisque la navigation ne s'oriente pratiquement pas vers l'intérieur des terres. En effet, les ports majeurs sur la côte, soit Wenzhou, Fuzhou, Xiamen, Shantou, Guangzhou et Zhanjang, ne sont pratiquement pas reliés avec arrière pays. Ils desservent plutôt Hong Kong et l'extérieur de la Chine (Larivière et Sigwalt 1996, Vigarié 1992, Gentelle 1994).

2.4 La Chine intérieure

Les régions localisées le long de la frontière chinoise (Nei Mongol, Ningxia, Gansu, Xinjiang, Qinghai et Xizang) comme plusieurs régions rurales, sont munies d'infrastructures de transport inadéquates et incomplètes qui reste à achever. Une partie des explications demeure dans les disputes frontalières et l'emphase donnée depuis 1980 par l'intervention des étrangers sur le développement des provinces côtières (Larivière et Sigwalt 1996, Vigarié 1992, Gentelle 1994). Toutefois, le VIII^{e} Plan Quinquennal a annoncé le partenariat de la Banque Mondiale et du gouvernement chinois qui vont participer conjointement à la construction du chemin de fer au sud du Xinjiang au début des années 2000. Malgré tout, le désenclavement de cette région est en partie réalisé par l'intégration de la Mongolie intérieure et du Xinjiang avec l'axe ferroviaire reliant Baoji-Ürümqi et le Kazakhstan où les discussions sont en cours pour établir des liens pour le transit du pétrole.

3. LE RÔLE DE LA BANQUE MONDIALE

À la fin des années 1970, le gouvernement chinois, fortement ébranlé par la Révolution Culturelle et les effets des politiques adoptées sous Mao Zedong, réoriente la stratégie de développement du pays et adopte un vaste programme de modernisation impliquant des changements profonds dans l'organisation des différentes sphères de l'économie et de la société. Ce brusque revirement se fait notamment sous l'influence de Deng Xiaoping.

Le démantèlement des communes rurales, l'assouplissement des règles de conduite imposées à la population, le développement accru des relations diplomatiques avec les pays occidentaux, la création de zones économiques spéciales orientées sur les activités d'exportation et sur la création d'entreprise à co-participation ne reflètent que quelques-uns des changements rencontrés pendant les années 1980 en Chine.

Les objectifs de modernisation de la Chine entraînent par ailleurs d'importants besoins en technologie étrangère. Afin de se procurer les devises nécessaires à

l'importation de technologies, la Chine accélère sa stratégie d'ouverture avec une politique de promotion des exportations dans les régions côtières. L'augmentation de la production agricole et du commerce extérieur a fait accroître le tonnage du fret.

Mais, le pays affiche à cette époque un retard considérable sur le plan des infrastructures des transports et les autorités chinoises doivent se tourner vers des ressources financières extérieures. L'objectif est d'attirer un maximum d'investisseurs étrangers afin de financer le programme de modernisation du pays. L'originalité de la stratégie chinoise consiste à établir un code rigide d'introduction des technologies étrangères. Les étrangers qui implantent une usine de production en Chine doivent en exporter plus de la moitié afin de générer des devises servant à financer les importations chinoises. Or, beaucoup d'industriels occidentaux rêvent plutôt de vendre leur production à l'intérieur du vaste marché chinois.

Les négociateurs chinois refusent toute entente n'incluant pas de retombées sur la formation de la main-d'œuvre et des locaux. Les besoins en connaissances techniques de même qu'en gestion sont en effet immenses, et les chinois, malgré leur degré d'ouverture relative sur le monde, demeurent très soucieux de développer une autonomie financière et technologique.

C'est à partir des années 1970 que les besoins en transport ont dépassé la croissance de l'économie chinoise, rendant les infrastructures de transport insuffisantes pour supporter la croissance économique du pays. Les insuffisances des infrastructures de transport dans la capacité d'acheminement et leur desserte spatiale, constituent une entrave à la modernisation et maintiennent la tendance au morcellement de l'économie. Les autorités chinoises admettent que la croissance économique doit recevoir un support adéquat et accordent au transport une priorité d'investissements (Graphiques 1 et 2).

(INSÉREZ GRAPHIQUES 1 ET 2)

Au début des années 1980, les Chinois éprouvent encore des difficultés importantes dans la construction d'infrastructures, tant pour le transport des passagers que pour le transport des marchandises. La croissance des besoins en terme de support de qualité est reflétée dans le VII^{e} Plan Quinquennal où les autorités chinoises expriment aux étrangers leur volonté de les voir participer au programme de modernisation de ce secteur, par la construction, le financement ainsi que l'assistance technique (Chen 1989). Certains observateurs soutiennent toutefois que l'importance des coûts impliqués constitue une limite au développement en Chine (Huenemann 1992).

C'est à cette époque que la Banque Mondiale joue un rôle primordial en tant que principal partenaire de la Chine dans l'élaboration des méga-projets, notamment en transport. La Chine devient membre de la Banque Mondiale en 1980. Sa participation dans cette institution financière internationale a été soigneusement préparée. En effet, depuis 1971, la Chine a augmenté de façon significative ses contacts commerciaux avec le Japon, les États-Unis et les pays d'Europe, tout en multipliant les rencontres et les

démarches pour son adhésion éventuelle à la Banque Mondiale. Outre les considérations d'ordre politique qui ont mené à sa décision, la Chine y voyait également des avantages au niveau de l'accès à l'information concernant la finance et l'économie internationale. Par contre, elle devait soumettre des données considérées hautement confidentielles par les autorités et ajuster ses politiques monétaires selon les exigences de la Banque Mondiale. Elle devait également accepter de recevoir de nombreuses missions de la Banque Mondiale, missions dont le but est de récolter des informations diverses et de visiter les différentes régions du pays. Enfin, la Chine devait financer son adhésion à la Banque Mondiale, sommes qui risquaient d'être considérables (Jacobson et Oksenberg 1990).

La Banque Mondiale, de son côté, s'est également activement préparée à recevoir la Chine comme État-membre. La Banque était à cette époque sous la présidence de McNamara. Ce dernier a formé un petit groupe dirigé par Edwin Lim qui s'est rendu en Chine afin de préparer les études préliminaires concernant la nature de l'économie chinoise et l'identification de problèmes spécifiques. Il s'agissait également de préparer une stratégie globale pour intégrer la Chine dans les activités officielles de la Banque.

C'est au printemps 1980 qu'ont commencé les négociations entre la Chine et la mission McNamara. La Banque a informé les autorités chinoises qu'elle ferait les efforts nécessaires afin de dégager des fonds substantiels et afin de raccourcir le temps requis pour les études de faisabilité. De leur côté, les autorités chinoises ont demandé l'accès à de l'assistance technique ainsi qu'à des conseils concernant les questions plus générales de stratégie de développement économique. Les représentants de la Banque Mondiale ont réagi positivement à cette demande, et c'est à ce moment qu'ils ont sérieusement envisagé d'entreprendre une étude complète de l'économie chinoise. Après une entente verbale entre MacNamara et Deng Xiaoping, la République Populaire de Chine est officiellement devenue membre de la Banque Mondiale le 15 mai 1980.

Un nombre important de documents ont été publiés par la Banque Mondiale concernant les différents aspects de l'économie chinoise. Cependant, le premier document formel, qui constitue encore aujourd'hui la référence principale de la situation économique en Chine, est le *China :Socialist Economic Development*, publié en 1981. Il s'agit du rapport officiel publié en 9 volumes de la première mission économique envoyée en Chine après l'adhésion de celle-ci à la Banque Mondiale. Le rapport de la mission identifie les problèmes-clés du développement de la Chine auxquels les autorités chinoises devront faire face d'ici l'an 2000 dans les domaines de l'éducation, démographie santé, nutrition, commerce, finances, agriculture, industrie, énergie et transport. Chaque problème est décrit, quantifié et analysé et fait l'objet de différents scénarios. Le rapport contient en outre de nombreuses recommandations reflétant les approches de la Banque en ce qui concerne le développement.

Une équipe de spécialistes est rapidement formée à Washington pour s'occuper du programme de la Chine. À partir de 1985, les appels d'offres internationaux sont introduits en Chine et attirent les soumissions d'un grand nombre de firmes étrangères en concurrence pour des contrats de construction. Les soumissions proviennent

essentiellement du Japon, de Hong Kong et des États-Unis. Lors de la réorganisation de la Banque Mondiale en 1987, la Chine faisait partie des trois pays, avec l'Inde et le Brésil, possédant leur propre département au sein de l'institution (Jacobson et Oksenberg 1990). À partir de 1986, une étude de faisabilité est exigée pour tout grand projet d'investissement. Par ailleurs, la Banque Mondiale, de plus en plus impliquée dans le financement de projets d'infrastructures en Chine, impose les études de faisabilité comme pré requis à toute demande de prêt, étude généralement préparée à l'aide d'experts étrangers.

Les études de faisabilité avaient déjà été introduites par les experts soviétiques présents dans les années 1950 en Chine. Avec le retrait de l'Union Soviétique dans les années 1960, ces méthodes d'évaluation sont disparues, cédant la place à des critères politiques en terme de choix de projet. Durant les années 1980, face à la difficulté de planifier les grands projets de construction, des mesures administratives sont entreprises afin de réimplanter les méthodes économiques d'évaluation de projet.

En Chine, les projets doivent être soumis à des agences de consultation qui se chargent d'identifier les coûts et les avantages des projets proposés. Cette nouvelle façon de procéder a cependant la caractéristique de considérer les projets en terme de bénéfices nets sur l'économie globale du pays et tend à défavoriser la politique de développement régional qui représente un critère difficile à intégrer dans la méthodologie des études d'évaluation (Howard 1991). Conséquemment, les projets localisés dans les régions fortement industrialisées sont encouragés au détriment des régions intérieures où les bénéfices immédiats sont presque nuls. Cette situation pourrait expliquer le grand nombre de projets implantés dans le Nord-Est et l'Est du pays.

Il importe également de noter que les projets-clés identifiés dans les plans quinquennaux à l'échelle nationale bénéficient de priorités en matière de ressources et de matériaux, d'accès aux prêts de la Banque Mondiale, du soutien en matière d'experts étrangers en savoir-faire ainsi que de la simplification des procédures administratives.

4. LES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

La Chine a fait appel depuis le milieu des années 80 à des partenaires étrangers dans le but de mettre l'accent sur l'augmentation des capacités de transport. Il faut utiliser pleinement les avantages des diverses formes de transport comme la route, le fluvial et le ferroviaire afin d'intégrer les réseaux et favoriser le transport combiné. L'objectif est de former plusieurs artères de grande capacité Est-Ouest et Nord-Sud. Ces réseaux doivent permettre de résoudre les problèmes des maillons faibles du réseau de transport afin d'augmenter l'efficacité et la sécurité du transport de passagers et des marchandises de l'ensemble du territoire.

Afin d'appliquer la politique chinoise de «la région acteur principal, l'État comme supplément», en coordination avec le développement économique et dans le but de développer le réseau national et améliorer l'ensemble des réseaux locaux, l'État a

favorisé des investissements massifs, ce qui a permis d'associer des capitaux locaux et des investissements étrangers pour tous les modes de transport. On note l'importance du partenariat étranger et local. En effet, l'investisseur étranger gagne à s'adjoindre à des partenaires locaux, car ceux-ci détiennent l'information nécessaire aux activités de la région. Ils connaissent le marché local, l'importance des zones urbaines et la pratique commerciale des zones concernées.

La construction d'infrastructures de transport en Chine dépend des investissements de l'État, du rassemblement des fonds locaux, des fonds sociaux et de l'utilisation des capitaux étrangers. Les capitaux étrangers devraient représenter 10 % de l'ensemble de la demande en capitaux (Dees 1998). Ainsi, les prêts accordés par les organisations financières internationales et les prêts gouvernementaux étrangers sont les sources principales de l'utilisation des capitaux étrangers. La Chine permet divers moyens d'utilisation directe des capitaux étrangers. Les hommes d'affaires étrangers sont encouragés à investir dans la construction des installations d'infrastructures en Chine. Pour élargir davantage l'envergure d'appel des capitaux étrangers, la Chine s'adapte à la pratique internationale, perfectionne le système légal, se base sur le principe de l'égalité, de la réciprocité et de la prise en charge mutuelle des risques. En recourant à la méthode construction-exploitation-transfert, à l'émission des actions et des obligations, les autorités chinoises font l'essai de la construction des installations d'infrastructures grâce aux capitaux étrangers pour en tirer des expériences, les vulgariser et ainsi minimiser les risques.

Il importe donc de dégager les principales tendances pour chaque mode de transport, notant l'origine des investisseurs, le type d'investissements et la localisation de ceux-ci.

4.1 Le transport routier

La Chine démontre une attitude active dans l'utilisation des capitaux étrangers pour la construction des routes, lesquels sont alloués sous 2 modes: 1) les prêts accordés par des organisations financières internationales et les prêts gouvernementaux; 2) les prêts commerciaux privés. Pour la période 1980-1999 la Chine a utilisé, pour la construction routière, des prêts d'une somme totale de US $ 5 milliards accordés par la Banque Mondiale, la Banque Asiatique de Développement, des firmes privées de Hong Kong et plusieurs Banques asiatiques.

Le premier grand projet de transport impliquant des investisseurs étrangers est survenu en 1982 avec le méga-projet de Hopewell China Development Co. Ltd. Hong Kong qui s'est engagé à construire une route reliant Shenzhen, Guangzhou et Zhuhai dans la province du Guangdong au sud de la Chine (Howard 1991). Ce projet, essentiellement financé par des sources privées, constitue une première en matière de financement de projet en Chine. Plus spécifiquement, il s'agit d'une coopération selon une formule de construction-exploitation-transfert qui s'étend sur une durée de trente ans,

entre le Hong Kong Hopewell Development Co. et un partenaire chinois, le Guangdong Provincial Highway Construction Co.

La firme privée Hopewell China Development Co. Ltd. Hong Kong a également contribué pour le développement de camions et de convoyeurs pour les conteneurs et les autocars de moyen et haut de gamme. Toutefois, l'investissement étranger dans le secteur routier se fait majoritairement en collaboration avec la Banque Mondiale. Les prêts accordés par la Banque Mondiale représentent 80 % de l'ensemble des prêts étrangers dans ce secteur. C'est la source de prêts la plus importante pour le secteur des communications de la Chine. À la fin de 1998, on comptait en Chine 19 provinces, régions autonomes et municipalités relevant directement de l'autorité centrale qui avaient signé des accords de prêts avec la Banque Mondiale pour une somme totale de US $ 4 milliards. Ces prêts sont destinés à la construction de routes d'une longueur totale de 10 000 km, dont 1 800 km d'autoroutes, 800 km de routes de premier ordre et 660 km de second ordre. Ces prêts servent également à la réalisation des projets concernant la transformation du réseau routier et à la construction des routes rurales. À la fin de 1996, on avait construit des routes d'une longueur totale de 3 700 km, dont 970 km d'autoroutes et 800 km de routes de premier ou second ordre. Par ailleurs, d'autres projets sont en cours de réalisation. Il s'agit de la construction de 5 600 km de routes, dont 900 km d'autoroutes et 700 km de routes de premier ou second ordre. D'autres mises en chantier sont également prévues (Xiewen 1997, Mulvenon 1998).

Les capitaux se concentrent dans la construction des principales tranches des artères nationales à quatre voies, des artères nationales de grande capacité pour certaines provinces et villes de la zones côtière, des ponts sur le Changjiang et le Huang He. De plus, le renforcement de la construction des routes pour la défense et les zones frontalières et l'accélération de la construction des routes dans les régions centrale et ouest sont financés (Bennett 1996).

Grâce aux prêts de la Banque Mondiale, la Chine a non seulement construit des routes de haute qualité, mais elle a aussi appris les nouvelles méthodes de gestion des travaux, formé des techniciens et des gestionnaires, introduit des équipements et des instruments modernes pour la construction des routes et obtenu des résultats en coopération technique internationale.

On remarque que la plupart des investissements réalisés majoritairement par la Banque Mondiale concernant les infrastructures routières, se concentre sur la côte au Nord, au Sud et dans le Delta du Changjiang. De plus, il apparaît clair que l'architecture des réseaux tente de rejoindre les plus grands bassins de population. Les grands centres urbains qui bénéficient d'investissements étrangers sont majoritairement les capitales des provinces pour les régions de l'intérieurs et aussi les villes secondaires pour la côte. Finalement, on dénote que la grande majorité des autoroutes financées sont axées dans des zones fréquentées par les touristes (Carte 1).

(INSÉREZ CARTE 1)

4.2 Le transport ferroviaire

Le Japon joue un rôle important en tant qu'investisseur dans le secteur ferroviaire en Chine. Le Fonds de coopération pour les investissements d'outre-mer du Japon est très présent dans le secteur ferroviaire. La Banque Mondiale contribue aussi au développement du réseau de chemins de fer.

La complémentarité des économies chinoise et japonaise a porté les Japonais à investir dans les ressources pétrolières et les infrastructures de transports pour favoriser l'augmentation des exportations chinoises vers le Japon et ainsi s'assurer l'accès aux matières premières.

Aussi, il est important de noter que le Japon a délocalisé ses activités manufacturières vers les provinces côtières chinoises (Chia 1987). L'industrie manufacturière offre les retours les plus rapides sur l'investissement. En outre, la Chine offre des conditions intéressantes notamment la disponibilité de la main-d'œuvre (Pomfret 1991). Ainsi, la forte implantation des activités secondaires de production vouées à l'exportation peut expliquer la forte présence du Japon dans le secteur ferroviaire.

Environ 25 % des lignes majeures ont été doublées ou électrifiées grâce aux investissements étrangers afin de répondre à l'augmentation du trafic. De plus, des portions de voies ferrées ont aussi été ajoutées, ce qui contribue à consolider le réseau et notamment par le développement du transport pour les matières premières et le renforcement des axes de transport Nord-Est. En effet, on observe la construction de réseaux de transport pour le charbon, le pétrole, et l'acheminement de conteneurs vers les terminaux maritimes. Les fonds servent aussi pour le perfectionnement des équipements souvent vétustes.

La Banque Mondiale contribue aussi au développement des transports de marchandises en vrac, à l'augmentation du nombre de wagons pour passagers, au perfectionnement des lignes nationales Nord-Sud et à l'augmentation de la vitesse de circulation par l'importation de technologies étrangères. La Banque Mondiale a également supporté la construction de plusieurs artères de grande capacité et de nouvelles lignes régionales.

La localisation des investissements dans les provinces frontalières et au Nord se diffuse selon un axe Est-Ouest pour ainsi faciliter l'acheminement du charbon et du pétrole des gisements de l'Ouest vers la côte. On observe que les investissements concentrés dans le Delta du Changjiang et dans la région méridionale effectués par la Banque Mondiale suivent un axe Nord-Sud, tandis que ceux effectués par le Japon suivent une logique Est-Ouest (Carte 2).

(INSÉREZ CARTE 2)

4.3 Les infrastructures portuaires

Le développement des infrastructures portuaires se fait par l'entremise d'investissements provenant principalement de Hong Kong et du Japon, soit les deux plus importants clients de la Chine. Les investissements de Hong Kong totalisent près de US $ 5 milliards. On retrouve aussi la Banque Asiatique de Développement comme partenaire.

Quelques investissements provenant du Japon sont axés sur la construction de quais à charbon et des terminaux charbonniers, ainsi que des bases de stockage et de transport de charbon du Centre-Est et du Centre-Sud. De plus, la Banque Asiatique de Développement a financé la construction de quais de déchargement des marchandises en vrac.

Toutefois, on constate que les investissements sont en grande partie axés sur l'aménagement de bassins de mouillages en eau profonde destinés au chargement et au déchargement des conteneurs et à la construction des terminaux à conteneurs. Les firmes de Hong Kong ont aussi contribué à l'aménagement de voies navigables aux embouchures du Huang He et du Zhujiang. Aussi, l'amélioration des équipements et des réseaux de transport fluvial dans la construction des artères autour du Huang He et du Zhujiang a été financée pour faciliter l'acheminement des conteneurs. De plus, sur les différentes artères intérieures, l'augmentation du niveau de mécanisation pour charger et décharger de façon automatique les conteneurs est préconisée dans le choix des investissements.

Les investissements portuaires en provenance du Japon sont majoritairement situés dans les provinces côtières dans la région septentrionale, tandis que les investissements provenant de Hong Kong se localisent dans les principaux terminaux portuaires de conteneurs à vocation internationale dans les deltas du Zhujiang et du Changjiang (Carte 3).

(INSÉREZ CARTE 3)

4.4. Le transport aérien

Les États-Unis et le Japon sont des investisseurs majeurs dans le secteur aéroportuaires. En effet, ils représentent plus de 60 % des investissements totaux. Leurs investissements totalisent environ US $ 9 milliards.

En priorité, les investissements sont axés sur l'application de politiques de sécurité aérienne, de qualité du service et sur l'accélération de la modernisation de la gestion et de l'équipement. De plus, selon le principe de relier les villes principales et secondaires, les investisseurs misent sur la construction de grands aéroports de type pivot-rayons. Le renforcement de la construction des aérogares, des pistes, des systèmes d'alimentation en carburant et d'entretien sont mis de l'avant. Finalement,

selon le besoin du marché et la capacité des lignes aériennes, l'augmentation de l'efficacité du transport aérien suivant les normes internationales d'inspections et de contrôles est primordiale pour atteindre des normes de sécurité supérieure en ce qui à trait au transport aérien des passagers.

Ces investissements sont localisés dans les grands centres urbains des provinces côtières et les trois municipalités. Ceci favorise les liaisons commerciales et l'implantation d'un réseau de liens solides entre les compagnies étrangères sur le territoire chinois (Carte 4).

(INSÉREZ CARTE 4)

La qualité des infrastructures industrielles et urbaines de la côte est un puissant facteur de localisation pour les multinationales (Phillips et Yeh 1990). Par ailleurs, l'accès à des infrastructures aéroportuaires pour les activités d'exportation des marchandises à haute valeur ajoutée des firmes est également un facteur de localisation influant. Ainsi, les conditions d'accumulation du capital sont plus attrayantes dans les régions urbaines côtières pour des filiales des compagnies internationales.

5. ANALYSE DES RÉSULTATS

La distribution spatiale des investissements étrangers en Chine compilés et cartographiés, selon le mode, la localisation et leur provenance depuis 1980, permet de dégager les principaux impacts spatiaux de l'implication étrangère.

L'impact de l'investissement étranger est difficile à mesurer parce que celui-ci n'est pas rigoureusement reporté dans les statistiques des différents pays et surtout dans les pays en voie de développement. Néanmoins les investissements étrangers jouent un rôle sur la distribution des emplois par le développement d'une industrie locale et contribuent au commerce extérieur par un accroissement des flux internationaux. Mais l'impact le plus important est leur contribution à accentuer les disparités régionales par les choix de localisation des projets d'infrastructures.

Le choix de localisation de l'investissement étranger, pour tous les modes de transport en Chine est influencé par la présence des entreprises manufacturières. Bien que la relation entre les transports et l'économie soit au mieux concomitante, force est de reconnaître que le facteur le plus important dans le choix de localisation des projets d'infrastructure par les investisseurs étrangers, est la présence d'entreprises, la densité des réseaux existants et le potentiel de développement. Les régions méridionale et septentrionale reçoivent la majeure partie des investissements. Ceci s'explique par une longue histoire industrielle marquée notamment par l'intensité du commerce international de matières premières tel que le charbon et le pétrole au Nord et le trafic conteneurisé au Sud. En ce qui concerne le Delta du Changjiang, les investissements ciblent à renforcer les liens ferroviaires dans un axe Nord-Sud. Quant aux régions

frontières, la présence des investisseurs étrangers est marginale. Ces régions peu peuplées, aux centres urbains peu développés, affichent un trafic modeste. La faible densité des réseaux de transport rend difficile l'approvisionnement et l'acheminement des marchandises. Seul le Japon a contribué par le financement d'un réseau pour l'acheminement du charbon vers la côte.

Les résultats compilés démontrent la forte présence du Japon et de Hong Kong, de la Banque Mondiale, des États-Unis et de quelques investisseurs Européens, indistinctement de la taille de l'investissement réalisé. Environ 22 provinces reçoivent des investissements pour la modernisation ou la construction d'infrastructures de transports. Mais l'analyse révèle que la localisation des principaux investissements étrangers dans le domaine des transports s'effectue essentiellement le long des régions côtières.

L'étude des investissements étrangers dans le secteur des transports sous l'angle de leur origine permet de dégager l'écrasante importance des investissements en provenance d'Asie. Le Japon et Kong Kong représentent environ le tiers de tous les investissements étrangers dans le secteur des transports en Chine. Il ne fait aucun doute que la proximité spatiale et les liens commerciaux privilégiés contribuent à expliquer la présence des investisseurs japonais et hong-kongais (Leung 1990, Pomfret 1991). De même, l'intérêt politique des investisseurs de Hong Kong à se positionner sur le continent chinois, suite au transfert de souveraineté en 1997, contribue à la forte présence de cette communauté d'affaires sur le continent.

Plusieurs éléments expliquent la forte présence des investisseurs étrangers. La Chine, avec son abondante main d'œuvre à bon marché, la présence abondante de certaines matières premières, la disponibilité d'espaces de développement et surtout son marché considérable de consommateurs influence les investisseurs. Or tous les réseaux d'exportation et d'importation reposent sur d'excellentes infrastructures de transport.

Plus précisément, l'étude révèle que les pays qui établissent un partenariat dans le domaine des transports se concentrent dans les régions dont la production industrielle est déjà caractérisée par des entreprises manufacturières étrangères vouées à l'exportation. En effet, la région côtière attire la majorité des investissements étrangers dans le domaine des transports. Ceci s'explique par la présence des zones économiques spéciales (ZES) créées en 1979 pour attirer les investissements étrangers. Ces ZES possèdent un statut juridique particulier. Les entreprises qui s'y installent bénéficient d'un niveau de taxation moins élevé et de procédures bureaucratiques simplifiées, révélant la préférence des investisseurs pour la côte. Ces choix de localisation dévoilent non seulement la géographie de l'infrastructure industrielle chinoise, mais également le rôle efficace des ZES. La taille de l'entreprise et la finalité de la production imposent à l'investisseur des contraintes de localisation. Celui-ci doit tenir compte des infrastructures urbaines et industrielles présentes et de la main d'œuvre disponible, en même temps qu'il doit s'assurer d'un réseau de transport

adéquat pour l'exportation de sa production et ainsi sécuriser l'acheminement des marchandises et l'accès à des ressources. Par ailleurs, le cadre législatif chinois a orienté la localisation des investissements étrangers dans le domaine des transports vers les régions côtières. Ce comportement est similaire à celui observé dans les autres pays en voie de développement où les pôles de croissance ainsi que les capitales nationales et provinciales sont les lieux privilégiés par les investisseurs étrangers. Donc, la forte présence des entreprises étrangères implantées dans les provinces côtières est un puissant vecteur pour attirer les investissements étrangers destinés aux infrastructures de transport.

Les investissements dans le secteur des transports pénètrent le système urbain de la région côtière suivant les axes de développement économique. Ils se localisent dans les capitales et principaux centres urbains des régions intérieures et frontalières. Les centres urbains secondaires bénéficient d'investissements moins importants. Depuis 2000, il y a une plus grande pénétration des investissements étrangers dans le développement d'infrastructures de transport vers les villes secondaires de la côte. Les conditions et les besoins en investissements sont encore supérieurs à celles des régions intérieures et frontalières, surtout en matière d'infrastructures pour l'exportations des biens manufacturés, du pétrole et du charbon.

Donc, la région offrant les conditions d'accumulation du capital les plus favorables voit ses centres urbains majeurs et secondaires occupés par les investissements étrangers. Compte tenu des conditions d'accumulation prévalant dans les régions éloignées, les investissements étrangers ne pénètrent pas avec la même force ces systèmes urbains régionaux. Bref, les capitales des régions côtières font moins l'objet d'une concentration de capitaux étrangers que les capitales des régions intérieures et frontalières. Le système urbain développé de la côte favorise le déploiement spatial des investisseurs étrangers dans les autres villes que les capitales provinciales. Ceci explique la supériorité de la région côtière en terme d'accumulation du capital. Les investissements étrangers continuent de marginaliser l'intérieur du pays des forces de développement.

6. CONCLUSION

L'étude des investissements étrangers dans le domaine des transports en Chine fait ressortir un grand nombre d'éléments clés liés à la configuration du réseau de transport Chinois.

La forte croissance économique de la Chine surtout dans les régions côtières, nécessite des transports efficaces et adaptés aux processus de production et d'exportation des produits primaires et secondaires ainsi qu'à la mobilité des personnes. Or, malgré les nombreux travaux entrepris dans ce secteur, le système de transport ne suffit pas à combler les besoins croissants de l'économie chinoise.

On remarque l'importance capitale du rôle des investisseurs étrangers dans le développement du système de transport chinois afin de gérer l'offre et la demande

nationale, d'assurer l'autosuffisance en produits primaires et de soutenir la croissance économique en assurant l'acheminement des marchandises et le transport des passagers.

Essentiellement, l'analyse des résultats révèle que le transport se développe en fonction des principaux corridors de développement économique, c'est-à-dire fortement centré sur les zones côtières, ce qui contribue aux disparités régionales. Les investissements tels que ceux du Japon, de Hong Kong et de la Banque Mondiale dans les projets d'infrastructures de transport contribuent à accentuer le développement côtier. La disponibilité de la main d'œuvre ainsi que les infrastructures industrielles et de transport qu'offrent cette région sont déterminantes dans le choix de localisation des investissements étrangers. L'ensemble de cette étude aura permis de dégager les tendances significatives de diffusion spatiale des investissements étrangers en Chine dans le secteur des transports. Cette analyse comble un vide dans la littérature et cette perspective contribue à alimenter la réflexion qui se développe actuellement en Chine en matière de développement régional.

En appliquant la même méthodologie, il serait intéressant d'analyser les investissements étrangers dans le secteur des transports dans les autres pays en voie de développement. Les résultats des différentes études permettrait d'évaluer dans quelle mesure les processus sont similaires. En outre, il serait intéressant d'analyser comment ces investissements répondent davantage aux impératifs de mondialisation des marchés plutôt qu'aux contraintes de développement.

7. RÉFÉRENCES

ABUMERE, S.I. (1982) «Multinationals and Industrialization in a Developing Country : the Case of Nigeria», in M. TAYLOR and N. THRIFT (eds), *The Geography of Multinationals. Studies in the Spatial Development and Economic Consequences of Multinationals Corporations*. London: Croom Helm, pp. 58-178.

ALMANACH OF CHINA'S FOREIGN ECONOMIC RELATIONS AND TRADE (1980-1997). Hong Kong: China Economic Publishing House and Economic Information and Agency Co., Ltd.

ATLAS OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (1990). Beijing: Foreign Languages Press, China Cartography Publishing House.

BATISSE, F. (1996) «La Chine: Trois fois plus de trafic ferroviaire que l'Union Européenne et trois fois moins de voies ferrées», *Transports*, (337), pp. 216-228.

BENNETT, G. (ed) (1995-1996) *China Facts & Figures Annual Handbook*, Vols. 19-20. Gulf Breeze: Academic International Press.

CHEN, Y.H. (1989) «Highways», *China Business Review*, 16 (2), pp. 28-31.

CHIA, S.Y. (1988) «China Economic Relation with ASEAN Countries», in J.K. KALLGEREN *et al.* (eds) *ASEAN and China an Evolving Relationship.* Berkeley: Institute of East Asian Studies, University of California, pp. 98-214.

CHIEN-HSUN, H. (1996) «Regional determinants of foreign direct investment in mainland China», *Journal of Economic Studies*, 23 (2), pp. 1-7.

CHINA BUSINESS REVIEW (1995-1999), Vols. 22-26.
CHINA DAILY (1990-1999).

DEES, S. (1998) «Foreign Direct Investment in China : Determinants and Effects», *Economics of Planning*, 31 (2/3), pp. 175-194.

FRISKE, J.D. (ed) (1993-1994) *China Facts & Figures Annual Handbook*, Vols. 17-18. Gulf Breeze: Academic International Press.

GENTELLE, P. *et al.* (1994) *Chine, Japon, Corée.* Coll. Géographie universelle. Paris : Belin-Reclus.

GIPOULOUX, F. (1993) *La Chine vers l'économie de Marché? La longue marche de l'après Mao.* Paris : Nathan.

GREER, C.E. (ed) (1988-1992) *China Facts & Figures Annual*, Vols. 11-16. Gulf Breeze: Academic International Press.

HENLEY, J., KIRKPATRICK, C. and WILDE, G. (1999) «Foreign direct investment in China : recent trends and current policy issues», *World Economy*, 22 (2), pp. 223-243.

HERRIN, A. N. and PERNIA, E.M. (1987) «Factors Influencing the Choice of Location : Local and Foreign Firms in the Philippines», *Environment and Planning A*, (21), pp. 531-541.

HOWARD, M. (1990) «Industry, Energy and Transport: Problems and Policies», in T. CANNON and A. JENKINS (eds) *The Geography of Contemporary China: The Impact of Deng Xiaoping's Decade.* London: Routledge, pp. 168-199.

HUENEMANN, R. (1992) «Modernizing China's Transport System», in U.S. CONGRESS, JOINT ECONOMIC COMMITTEE *China's Economic Dilemmas in the 1990's: The Problems of Reforms, Modernization and Interdependance.* Armonk: M.E. Sharpe, pp. 455-468.

JACOBSON, H.K. et OKSENBERG, M. (1990) *China's Participation in the IMF, the World Bank, and GATT: Toward a Global Economic Order.* Chicago: The University of Michigan Press.

KAMATH, L. (1990) «Foreign Direct Investment in a Centrally Planned Developing Economy : the Chinese Case», *Economic Development and Cultural Change*, 39 (1), pp. 107-130.

LARIVIÈRE, J.P. et SIGWALT, P. (1996) *La Chine*. Paris : Masson / Armand Colin.

LEUNG, C.K. (1990) «Locational Characteristics of Foreign Equity Joint Venture Investment in China, 1979-1985», *The Professional Geographer*, 42 (4), pp. 403-421.
MULVENON, J. (ed) (1997-1998) *China Facts & Figures Annual Handbook*, Vols. 21-23. Gulf Breeze: Academic International Press.

NAITO, W. (1993) «Chemins de fer: une urgence pour la Chine», *Beijing Information*, 31 (42), pp. 9-17.

NING, L. (1993) «La Construction routière en Chine», *Beijing Information*, 31 (40), pp. 16-20.

OCDE (1994) *La Longue Marche de la Chine Vers Une Économie Ouverte*, Paris : OCDE.

OCDE (1996) *Les Zones Économiques Spéciales de la Chine*, Paris : OCDE.

PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, STATE STATISTICAL BUREAU (1980-1987) *Statistical Yearbook of China*, Hong Kong: Economic Information and Agency.

PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, STATE STATISTICAL BUREAU (1988-1994) *China Statistical Yearbook*, Beijing: China Statistical Information and Consultancy Service Centre.

PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, STATE STATISTICAL BUREAU (1995-1996) *China Statistical Yearbook*, Beijing: China Statistical Publishing House.

PHILLIPS, D.R. and YEH A.G.O. (1990) «Foreign Investment and Trade : Impact on Spatial Structure of the Economy», in T. CANNON and A. JENKINS (eds) *The Geography of Contemporary China : The Impact of Deng Xiaoping's Decade*. London: Routledge, pp. 224-248.

PING, L. (1990) «La Construction de routes en Chine», *Beijing Information*, 28 (48), p. 26-32.

POMFRET, R. (1991) *Investing in China Ten Years of the Open Door Policy*, Ames: Iowa State University Press.

SCHERER, J.L. (ed) (1978-1987) *China Facts & Figures Annual*, Vols. 1-10. Gulf Breeze: Academic International Press.

VIGARIÉ, A. *et al.* (1992) *Le Quart Nord-Ouest du Pacifique*, Paris : SEDES.

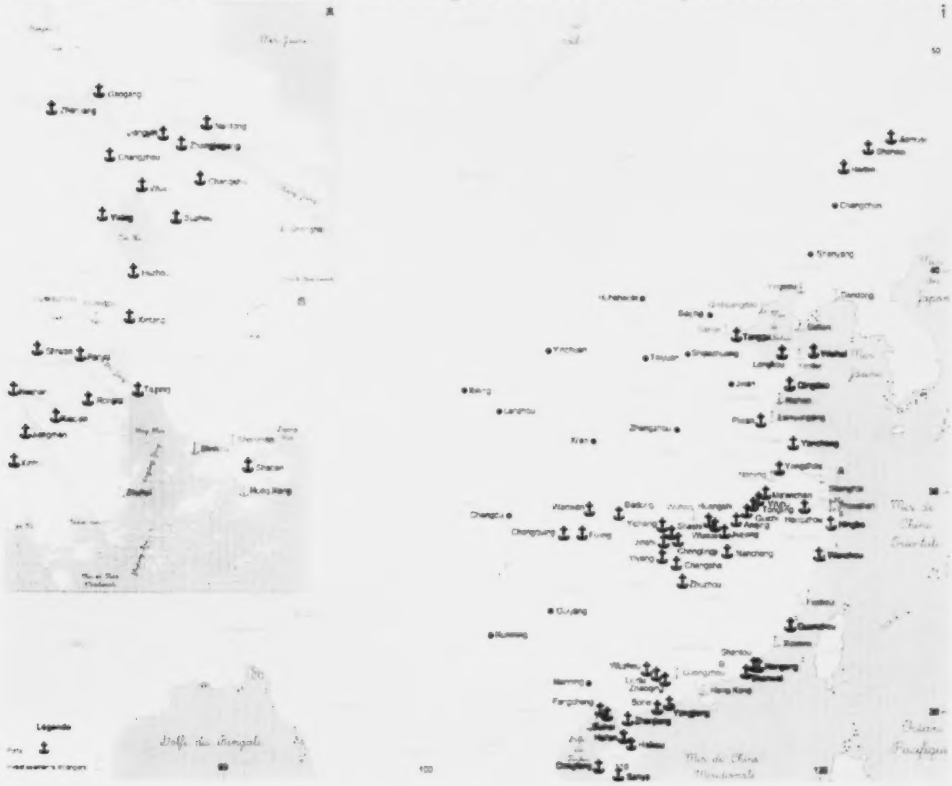
WOODWARD, P. (1998) «On the Open Road», *China Business Review*, 25 (2), pp. 8-13.

XIEWEN, L. (1997) «Capitaux étrangers et construction routière», *Beijing Information*, 35 (30), pp. 20-22.

Carte 1: Localisation des investissements étrangers dans le secteur routier en Chine, 1985-1999

Carte 2: Localisation des investissements étrangers dans le secteur ferroviaire en Chine, 1985-1999

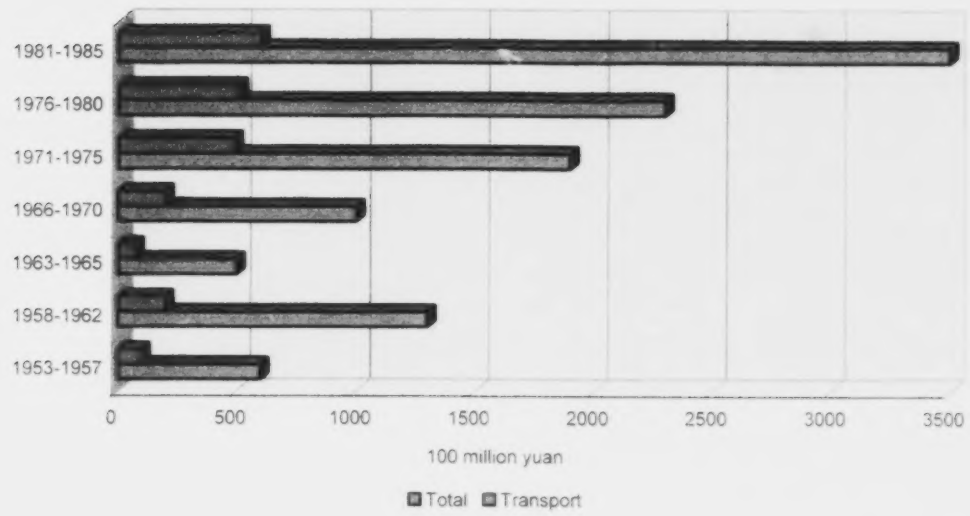
Carte 3: Localisation des investissements étrangers dans le secteur portuaire en Chine, 1985-1999



Carte 4: Localisation des investissements étrangers dans le secteur aérien en Chine, 1985-1999

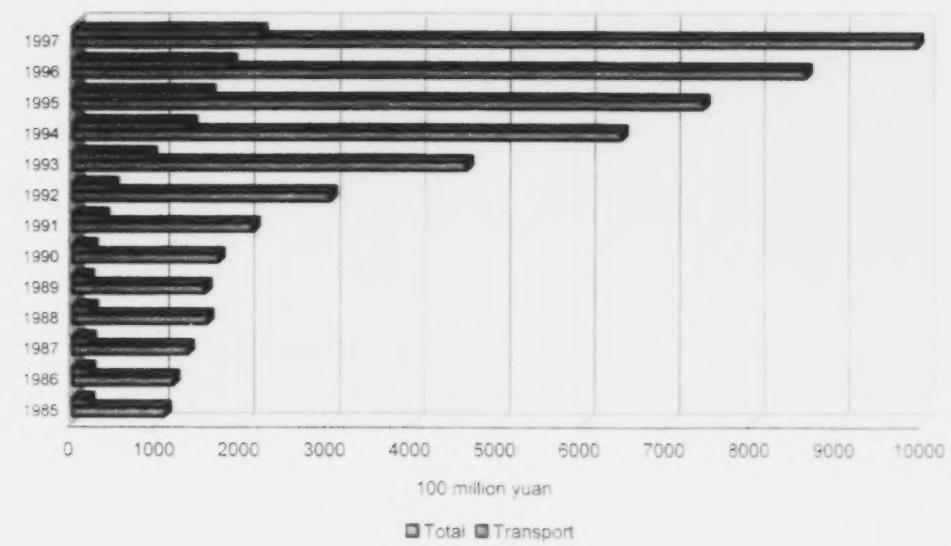
Graphique 1

Part des transports dans les investissements totaux en construction de capital de la Chine 1952-1985



Graphique 2

Part des transports dans les investissements totaux en construction de capital de la Chine 1985-1997



Source: Statistical Yearbook of China